

## Nr 15.

Ankom till riksdagens kansli den 14 maj 1917 kl. 12 m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 15 i anledning av herr Thores motion, nr 49, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m.*

*Närvarande: herrar von Sneidern, Winberg\*), Johansson i Brånalt, Modig, Carlsson i Solberga\*), Larsson i Kroken, Skareen, Ohlsson i Säljeröd\*), Gylfe\*) samt Höglund i Strömstad.*

---

\*) Ej närvarande vid utlåtandets justering.

Uti en inom andra kammaren väckt motion, nr 49, som för förberedande behandling hänvisats till utskottet, har herr Thore hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende omfattande huvudsakligen följande punkter: lotsplikten och i samband därmed storleken av lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen, kostnaderna för lotspersonalens tjänstebåtar, anslaget för säkerhetsanstalter för sjöfarten, lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelsjöfartens intressen bättre tillgodosedda, samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda.

I fråga om motiveringen för denna hemställan hänvisar utskottet till motionen.

Över motionen hava kungl. lotsstyrelsen och kungl. kommerskollegium avgivit infortrade utlåtanden. Därjämte hava *dels* Sveriges redareförening, Lotsverkets personalförening, Kanalflottans ångfartygsbefälhavaresällskap, Sveriges segelfartygsförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening samt Sve-

*Bihang till riksdagens protokoll 1917. 13 saml. 3 avd. 15 häft. (Nr 15.)* 1

riges fartygsbefälhavareförening, vilka lämnats tillfälle till yttrande i ärendet, inkommit med sådant yttrande, dels ock åtskilliga lotsar och andra av frågan intresserade personer till utskottet avlåtit uttalanden rörande motionen.

Samtliga dessa yttranden äro härvid fogade såsom bilagor.

Historik.

Redan på 13- och 1400-talen omtalas lotsar under namn av »ledsagare», vilka mot ersättning efter överenskommelse åtogo sig att under fartygs resor leda eller lotsa desamma. Under vasakonungarnas tid funnos på skilda platser, huvudsakligen i Stockholms- och Östgötaskären samt på Åland och finska kusterna anställda ledsagare eller »styrmän» för lotsning av fartyg, tillhörande svenska kronan eller förande konungens gods. Då till följd av svenska örlogsflottans utveckling sådana styrmän blevo alltmer behöfliga, upplätos åt dem hemman i Östgötaskären med befrielse från vissa gårdar. I denna riktning utvecklades lotsväsendet till 1641, då dessa friheter återkallades genom ett »Förbudh på frij Styrning uthi den Svenske och Finske skären att bruka» av den 22 oktober 1641. Denna kungörelse stadgade skyldighet för dem, som begagnade sig av ifrågavarande »styrmäns» tjänster, att därför till dem erlægga ersättning »effter som de kunne sikh mellan förena och samse varda, förlijka och förnöija».

*Skyldighet* att anlita lots mot erläggande av lotspenningar stadgades redan 1667. I nämnda års sjölag stadgades en ovillkorlig lotspliktighet på alla farvatten, där ledsagare behöfdes eller plägade brukas. De sjöfarande skulle, vid bötesansvar, vara skyldiga att anlita lots, och denne skulle på eget ansvar kommendera fartyget samt vara berättigad att därför uppbära lotspenningar och kost ombord m. m. Förbud för obehöriga personer att lotsa meddelades genom kungl. påbudet den 15 april 1671.

Genom ett den 10 dec. 1674 utfärdat »Placat, hwar effter Styr- och Lotsmän uthi skärgårdarna sikh rätta skole» meddelades bl. a. närmare bestämmelser rörande beloppet av de lotspenningar, som skulle erläggas för lotsning av enskildas fartyg på de i plakatet omtalade lotslederna. Därvid utgick man från en princip, som ända till början av 1890-talet bibehållit sig vid beräkning av lotsersättning i vårt land, nämligen ersättningens bestämmande med hänsyn till det lotsade fartygets djupgående.

Under den följande tiden hava bestämmelserna rörande lotsplikten ständigt varit föremål för ändringar. Den inrikes sjöfarten har än varit icke lotspliktig, än lotspliktig i större eller mindre utsträckning.

Rörande lotspliktigheten stadgades i kungl. brevet den 18 april 1738, att alla till och från *utrikes* orter gående fartyg av 5 fot och därutöver borde utan åtskillnad taga lots och betala lotspengar. Vidkommande den inrikes sjöfarten, så synes densamma under 1700-talet i allmänhet hava

åtnjutit lotsfrihet. Sålunda stadgades genom kungl. brevet den 15 maj 1739 uttryckligen, att städernas inrikes gående fartyg skulle vara frikallade från skyldighet att taga lots och betala lotspenningar. I kungl. brevet den 7 maj 1745 stadgades visserligen, att svenska i Östersjön inrikes städer emellan gående fartyg ej vidare vore befriade från skyldigheten att taga lots och att av dessa fartyg, sådana, som ginge fem fot djupt eller däröver, borde erlägga lotspenningar efter 1697 års taxa, men redan genom kungl. förordningen den 27 april 1748 blevo ånyo alla inom riket städerna emellan gående inhemska fartyg befriade från skyldigheten att erlägga lotspenningavgifter, då de icke togo eller betjänade sig av lotsar. Genom en den 19 april 1781 utfärdad förordning angående lots- och båkavgifternas erläggande uti rikets hamnar och skärgårdar i Sverige och Finland inskränktes återigen lotsfriheten, för att år 1782 återinföras, dock med skyldighet för fartyg, som låge över 5 fot djupt, att betala en fjärdedel av lotspenningarna. Enligt en den 29 oktober 1798 utfärdad förordning röranda båk- och lotsinrättningarna i riket skulle bl. a. fr. o. m. den 22 september t. o. m. den 22 mars årligen alla fartyg, som komme från öppna sjön till första lotsombyte, betala lotspenningar till lotsen enligt taxan med 25 % förhöjning, och alla lotspenningar skulle dädanefter oavkortade komma lotsarna till godo. Vid avgång från fartyg skulle lotsen tilldelas hemvägskost med en halv dags portion torr föda för varje tysk mil, som återvägen till dess station utgjorde.

Efter ytterligare svängningar emellan lotsfrihet och lotspliktighet utfärdades den 16 maj 1827 ny förordning och reglemente angående lots- och båkinrättningen jämte taxor, vilken förordning med vissa ändringar blev gällande ända till år 1862. Enligt denna förordning skulle främmande nationers fartyg, öppna farkoster ooh båtar, av vad djupgående som helst, taga kronolots vid alla lotsplatser, som passerades. För alla svenska och norska däckade eller odäckade handelsfartyg, vilka seglade inomskärs inrikes orter emellan ävensom för kronans lastdragare medgavs rätt att färdas utan lots; dock borde de taga lots vid all fart från öppen sjö till nästa lotsombyte. Lotspenningar skulle erläggas i förhållande till varje fartygs vid lotsningen befintliga djupgående och den lotsade vägens längd. Hemvägskost skulle lotsen tilldelas i torrföda efter en halv portion för varje tysk mil, som återvägen till dess station utgjorde. Huru hemvägskosten eller ersättning därför skulle beräknas, var närmare stadgat, och det var lotsen obetaget att utfå denna hemvägskost in natura eller kontant.

Genom kungl. brev den 6 april 1838 gavs den förklaring till 1827 års författning, att alla inhemska fiskefartyg, vilka ginge till eller komme från fiskerierna, skulle vara fritagna från skyldigheten att begagna sig av

lots med vissa villkor, varibland det att fartygen icke vore såsom handelsfartyg däckade och bemastade.

Efter åtskilliga framställningar från olika håll medgavs genom kungl. kungörelsen den 12 februari 1861 frihet i vissa fall från skyldigheten att anlita lots vid infart från öppen sjö. Alla inhemska samt andra till kustfart i riket berättigade fartyg och båtar som tillhörde enskilda personer ävensom kronans lastdragare och andra flottan tillhörande fartyg av mindre än sex fots djupgående, skulle, då de ginge inrikes orter emellan, vara frikallade från skyldigheten att, vid infart från öppen sjö, nyttja kronolots till första lotsombyte.

Denna lotsfrihet innebar ej frihet från avgifter, utan skulle för fartyg, vars befälhavare begagnade sig av den medgivna friheten, i stället för lotspenningarna, såsom bidrag till lotsarnas underhåll erläggas en efter vissa närmare angivna grunder beräknad s. k. infartsavgift.

Den 9 juli 1862 utfärdades ny förordning och reglemente för lots- och fyrinrättningen i riket jämte två därtill hörande taxor. Enligt denna förordning skulle med vissa undantag främmande nationers örlogsfartyg av vad djupgående som helst samt alla fartyg och båtar tillhörande enskilda personer av sådan nation, som icke vore till kustfart i riket berättigad, vara skyldiga att antingen de komme ifrån eller avginge till utrikes ort eller ginge ifrån en svensk hamn till en annan, taga lots såväl vid infart från öppen sjö, som ock vid alla lotsplatser de passerade. Alla inhemska samt andra till kustfart i riket berättigade, enskilda personer tillhörande fartyg och båtar, som icke särskilt undantoges, skulle, då de komme från utrikes ort, vid infart från öppen sjö taga lots samt sådan därefter genom alla lotsleder begagna, så länge de innehade last, vilken de å utrikes ort intagit. När nämnda fartyg och båtar avginge till utrikes ort, skulle de begagna lots från inlastningsstället ut till öppen sjö. Såsom öppen sjö ansågs Kattegat, Öresund, Östersjön, Ålands hav och Bottniska viken. Lotspenningar skulle beräknas efter den ena eller den andra av de tvenne taxorna, uti vilka till förut stadgade avgiftsbelopp lagts ersättning till lotsarna för hemvägskost efter beräkning av 40 öre riksmünt för varje lotsad sjömil. Fartyg, som begagnade sig av medgiven frihet från skyldigheten att taga lots, skulle, då de komme från öppen sjö, erlägga infartspenningar. Genom kungl. kungörelse den 31 dec 1868 förordnades, att infartspenningar skulle från och med den 1 febr. 1869 upphöra att utgå.

Sedan under de därpå följande åren 1862 års bestämmelser angående lotspliktigheten undergått jämkningar i åtskilliga avseenden, anhöll riksdagen i skrivelse den 14 maj 1880, det täcktes Kungl. Maj:t låta i gällande lotstaxa införa sådan ändring, att fartyg under 40 ton måtte befrias från skyldighet att begagna lots. I överensstämmelse med denna riksdagens fram-

ställning stadgades genom kungörelse den 6 augusti 1880, att alla, enskild person eller bolag tillhöriga, svenska eller till kustfart här i riket berättigade utländska fartyg av 40 tons dräktighet och därunder skulle från och med den 1 september sistnämnda år vara frikallade från att taga lots.

Den 15 februari 1881 utkom ny förordning angående lotsverket varigenom infördes en vidsträckt lotsfrihet och lotsavgiftsfrihet. I 1 § av denna förordning stadgades i huvudsak, att fartygsbefälhavare, som ansåge sig kunna med tillhjälp av fartygets vanliga besättning föra det fram utan anlitan av främmande lotsbiträde, icke skulle hava skyldighet att tillkalla kronolots eller erlagga lotspenningar. År 1894 blev lotsplikten ånyo utsträckt, i det att uti en kungl. kungörelse den 13 april 1894 stadgades, att när fartyg ankomme från eller avginge till utländsk ort skulle, med vissa angivna undantag, anlitas kronolots såväl vid infart från och utgång till öppen sjö som ock vid alla lotsplatser det passerade. Såsom öppen sjö ansågs Kattegat, Öresund, Östersjön, Ålands hav och Bottniska viken. Från lotsskyldighet frikallades bl. a. svenska fartyg av 40 tons dräktighet eller därunder, ävensom dylika fartyg, tillhörande nation, som traktatsenligt skulle här i riket i fråga om fartygsumgälder behandlas lika med den mest gynnade nation.

Genom kungl. kungörelsen den 27 november 1891 infördes den i huvudsak ännu gällande bestämmelsen rörande lotspliktigheten. Den allmänna regeln härför återfinnes i 1 § av nämnda kungörelse och lyder med sedermera vidtagna ändringar numera sålunda: »När fartyg, som icke är i främmande stats tjänst, ankommer från eller avgår till utländsk ort, skall kronolots anlitas för fartygets vägledning i alla de i gällande lotsledsförteckning upptagna lotsleder och övriga inomskärs belägna, av lotsen kända farleder, som passeras, i förra fallet från öppen sjö eller riksgränsen till första lossnings eller lastnings-, ävensom till plats, som anlöpes för uppläggning eller, om fartyget innehar last för inhämtande av order, oavsett om fartyget varit destinerat till eller inklarerats vid annan svensk ort, och i senare fallet från sista lastningsorten eller om fartyget är barlastat från sista avgångsorten till öppen sjö». Såsom öppen sjö anses Skagerack, Kattegat, Öresund, Östersjön med Kalmarsund söder om Grimskär och norr om Skäggenäs, Ålands hav samt Bottniska viken.

Från skyldighet att anlita kronolots äro enligt 1 § 2 mom. lotsstadgan befriade dels kronans fartyg dels ock nedannämnda fartyg, såväl svenska som utländska, vilka traktatsenligt skola i avseende å skyldighet att anlita kronolots vara med svenska fartyg likställda, nämligen:

a) fartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstiger 40 ton, så framt det icke bogserar lotspliktiga fartyg;

b) ångfartyg, som gör regelbundna resor endast mellan svenska och danska orter vid Öresund ävensom isbrytarefartyg, då det för isbrytning användes;

c) fartyg på resa mellan svensk ort och utländsk plats belägen vid Östersjön, Öresund, Bältena, Kattegatt eller Skagerack intill linjen Lindesnäs—Hanstholm, dels när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan inomskärs belägen farled, vilken tillhör annat lotsdistrikt än det, varinom den svenska orten är belägen, dels vid passerandet av lotsled eller annan farled i Öregrundsskärgård, i händelse den svenska orten är belägen norr om breddgraden för Örskärs fyr;

d) fartyg, som för proviantering, kolning, dödsfall ombord eller ogynnsam väderlek går in till och därefter direkt till sjös ut ifrån svensk hamn eller redd utan att i något fall landsätta andra passagerare än sjuka eller avlidna eller ombordtaga passagerare eller verkställa lossning eller intaga annat gods än proviant, kol eller skeppsförnödenheter för fartygets eget behov;

e) fartyg, som gör resor endast mellan svensk ort och utländsk innanför linjen Lindesnäs—Hanstholm belägen plats, när det passerar i lotsledsförteckningen upptagen lotsled eller annan farled, för lotsning varigenom fartyget under det löpande kalenderåret erlagt fulla lotsavgifter 60 gånger, om det är ångfartyg eller lastpråm, och sex gånger om det är segelfartyg, med iakttagande att, om lotsledens ändpunkter sammanfalla med ändpunkt av lotsled i motsatt riktning eller lotsleden till hela sin längd utgör en del av annan i motsatt riktning gående lotsled, lotsavgifterna skola hava erlagts angivet antal gånger antingen i endast en riktning eller ock sammanlagt i båda riktningarna; samt

f) fartyg, som vid resa för att idka fiske eller annan fångst på havet utgår eller utgått från svensk hamn och vars avgiftspliktiga dräktighet icke uppgår till 130 ton; dock att befrielse icke åtnjutes av fartyg, som under resan anlöper utländsk hamn, så framt ej detta sker allenast för fartygets utrustning eller för att bereda eller avsätta den under resan gjorda fångsten.

Uti ett den 15 maj 1900 avgivet utlåtande rörande vissa sjöfartsavgifter framhöll den s. k. handels- och sjöfartskommittén, att det syntes kommittén lämpligt, att för segelfartygen lots- och lotsavgiftstvänet inträdde först vid ett högre tontal, i synnerhet som en sådan lättnad huvudsakligen komme svenska segelfartyg till godo och därjämte ägde sitt berättigande däruti, att befälhavarne å dessa mindre segelfartyg oftast vore väl förtrogna med de farvatten invid våra kuster, där de framförde sina fartyg. Kommittén hemställde därför att från skyldighet att anlita krono-

lots måtte befrias segelfartyg, vars avgiftspliktiga dräktighet icke överstege 100 ton. Kommitténs berörda framställning föranledde emellertid icke till den åsyftade utvidgningen av lotsfriheten.

I äldre tider hade lotsarna eller de s. k. styrmännen egentligen till skyldighet att lotsa kronans fartyg. På grund härav utgjordes den dem härför tillkommande ersättning såsom ovan nämnts av dem tillkommande friheter för sina hemman. Sedan lotsarna emellertid ålagts skyldighet att betjäna den allmänna sjöfarten, tillerkändes dem rätt att härför uppbära avgifter av dem, som begagnade sig av deras hjälp, och utfärdades därför lotstaxor, varefter lotsarnas ersättning skulle utgå.

Jämlikt kungl. förordningen angående lotsverket den 15 februari 1881, enligt dess lydelse härutinnan på grund av kungl. kungörelse den 10 februari 1911, skall, då kronolots anlitas för fartygs vägledning genom lotsled eller genom sådan farled, som icke är öppen sjö, vare sig fartyget är lotspliktigt eller ej, för fartygets lotsning erläggas såväl lotspenningar enligt gällande taxa som hemvägsersättning enligt fastställd lotsledsförteckning, dock att i vissa omförmälda fall lotspenningarna skola utgå allenast med hälften av det belopp, som eljest bort utgöras.

Den 27 november 1896 utfärdades kungl. kungörelse angående lotsavgifternas beräkning enligt fastställda nya taxor och lotsledsförteckning.

Lotstaxorna voro till antalet fem. Taxan 1 innehöll de lägsta avgifterna och de följande inneburo en stegrad avgift, som i den femte alltså nådde sin största höjd. Inom varje taxa var den av fartygets dräktighet beroende avgiftsökningen begränsad till en dräktighet av 2,000 ton, så att fartyg med större dräktighet än nyssnämnda tontal ändock icke erlade högre avgift än ett fartyg om 2,000 ton.

Med avseende å tillämpningen av taxor och lotsledsförteckning föreskrives i sistnämnda kungörelse, bland annat, att lotsavgifter utgå för lotsat fartyg med dels lotspenningar i förhållande till fartygets avgiftspliktiga dräktighet och den lotsade vägens längd till belopp, som anges i den lotstaxa, vilken enligt lotsledsförteckningen skall användas i den lotsled, för vilken lotsavgift skall erläggas, dels ersättning för lotsens inställelse och hemresa till det belopp; som under rubrik hemvägsersättning i lotsledsförteckningen finnes upptaget, under iakttagande att den i nämnda förteckning för varje lotsled angivna taxa tillämpas från och med den 16 april till och med den 31 augusti vid lotsning från ort, belägen norr om 60:de breddgraden samt från och med den 1 april till och med den 15 september vid lotsning från ort belägen söder om 60:de breddgraden, men att närmast högre taxa tillämpas övriga tider av året.

Uti sitt ovanomnämnda betänkande upptog den s. k. handels- och sjöfartskommittén till övervägande en omständighet, som förefallit kommittén såsom en oegentlighet, nämligen att lots, då lotspenningar skulle erläggas för lotsning av ett fartyg, åtnjuter hemvägsersättning, även i det fall att lotsning *ej blivit begärd eller av honom utförd*. Det hade, yttrade kommittén, invänts, att hemvägsersättningen i detta fall endast vore ett annat slag av lotsavgift, som vore lika berättigat som lotspenningarna, då lots *ej begagnats*. På sätt anförd historik visat, hade emellertid hemvägsersättningen ursprungligen varit avsedd att utgöra en ekvivalent för de kostnader en lots, som lotsat ett fartyg, hade att vidkännas för hemresa och underhåll under färden från den plats, där han lämnat det lotsade fartyget. Hemvägsersättning utgick också till en början såsom hemvägskost *in natura* och lämnades lotsen vid avgång från det fartyg han lotsat. Sedermera hade denna naturaprestation liksom de flesta andra sådana omsetts i penningar och hade i denna form ingått i den dåvarande lagstiftningen. Kommittén, som emellertid ansåge det vara en oegentlighet, att, då lots *ej anlätades*, fartygen belastades med denna avgift, hemställde, att Kungl. Maj:t täcktes förordna, att hemvägsersättning till lots *finge uppbäras endast, då lots för fartyget verkligen anlätats*.

Före den vid 1914 års s. riksdag med avseende å sättet för fastställande av lotsverkets stat vidtagna förändring tillföllu lotsavgifterna med hela det inflyttna beloppet lotspersonalen. Hemvägsersättningen gick omedelbart till den lotsande. Lotspenningarna åter uppsamlades för varje lotsplats och fördelades månatligen emellan platsens personal, i regel i lika delar eller s. k. lotslotter. Lotsens inkomster voro sålunda helt och hållet beroende å sjöfartens livlighet. Då lotsar emellertid måst anställas även vid platser, där sjöfarten varit jämförelsevis obetydlig och alltså lotspenninginkomsten varit ringa, hade det för att bereda nödortfigt uppehälle åt lotsen och hans familj varit nödvändigt att tilldela honom fyllnad i lotspenninginkomsten. Detta hade skett genom s. k. uppmuntringspenningar, som fått löns karaktär, tillfälligt arvode samt tillfällig avlösningsförbättring.

Den av 1914 års riksdag för lotsverket antagna stat innebär en förändring av sättet för lotsarnas avlösnande, varigenom detta principiellt bragtes i överensstämmelse med för andra statens tjänstemannakårer tillämpade lönesystem. Lotsarna skulle från och med år 1915 åtnjuta fast lön samt andel uti de för lotsningen vid vederbörande lotsplats intjänade lotspenningarna, vilka i övrigt skulle ingå till statsverket.

Frågan om storleken av den andel utav lotspenningarna, som borde utgå till lotsarna (lotsningsprovisionen) gav under förarbetena till lots-



verkets nya stat anledning till åtskilliga olika uppfattningar rörande denna frågas rätta lösning.

Redan uti ett utav kommitterade för lotsverkets personalförening år 1912 till lotsstyrelsen ingivet förslag, utgörande tillägg till en av kommitterade år 1908 aflåten petition om beredande av förbättrad avlöning enligt nytt avlöningssystem åt lotsverkets personal föreslogs, att i form av tjänstgöringspenningar skulle åtnjutas 50 % av vid platsen inflytande lotspenningar att lika fördelas mellan de vid platsen tjänstgörande i lotsningstur intagna lotsarna. Uti ett av tillkallade sakkunniga (lotsverkets lönerigeringskommission) den 15 mars 1913 i ämnet avgivet betänkande — däri avlöningarna (lön, tjänstgöringspengar och beklädnadsbidrag) föreslogos till de belopp, vartill de sedermera, dock med ändring ifråga om uppdelningen på lön och tjänstgöringspengar, i staten upptogs eller för överlots 2,000 kronor och för lots 1,400 kronor — föreslogs, att andel i lotspenningarna vid platsen skulle utgå med 30 % t. o. m. en årsuppbörd av 3,000 kr. per lots, med 20 % å överskjutande belopp t. o. m. 5,000 kronors uppbörd per lots och med 10 % å det återstående beloppet.

I denna punkt funnos vid ovannämnda betänkande fogade två särskilda reservationer nämligen utav ledamöterna N. A. Nilsson i Kabbarp samt K. A. M. J:son Martin.

Den förstnämnde uttalade såsom sin mening, att personalens andel i lotspenningarna borde utgöra 40 % därav. Genom att slopa föreslagna hyresbidrag och ålderstillägg hade reservanten utan att fördyra lönerigeringen i dess helhet kunnat öka nämnda provision med 20 %. Helst hade reservanten velat gå upp till en provision av 50 % av den s. k. lotslotten, men av hänsyn till eventuell höjning av lotstaxorna i fråga om det större tonnaget hade han sett sig nödsakad att stanna vid 40 %.

Kommissionsledamoten Martin anförde i sin reservation, att reservanten ansåge, att det i längden bleve för staten billigast att tillerkänna lotsarna största möjliga andel i lotspenningarna; att sjöfarten bäst bleve betjänad av de lotsar, som hade det största möjliga ekonomiska intresset av varje lotsning; att lotspersonalen även för framtiden kunde rekryteras med samma goda resultat, som hittills endast under förutsättning, att själva lotsningstjänsten gjordes så ekonomiskt givande som möjligt, samt att 50 % av lotspenningarna vore den minsta andel, som borde tillerkännas lotsarna.

Uti en i anledning av kommissionens betänkande från lotspersonalen i augusti 1913 till Kungl. Maj:t ingiven skrift, däri personalens önskemål närmare utvecklades, hemställdes, att minst 50 % av vid lotsplats inflyttna lotspenningar måtte, efter lika fördelning emellan vid platsen eventuellt

anställd överlots eller lotsförman och varje ordinarie eller extra lots, som på eget ansvar efter uppgjord tur lotsade, bliva den andel, var och en hade att tillgodoräkna sig i de fall, då det nya avlöningssystemet komme att tillämpas.

Lotsstyrelsen, som jämväl avgav yttrande över kommissionens förslag, tillstyrkte i detta yttrande, att personalens andel i lotspenningarna måtte bestämmas till 30 % utan avseende å större eller mindre lotspenningeupp-  
börd. Som stöd härför anförde styrelsen bland annat, att verkställd under-  
sökning utvisat, att föreslagen utvidgning av lotstaxorna icke, såsom kom-  
missionen befarat, skulle medföra någon mera avsevärd ökning av de re-  
dan förut väl tillgodosedda lotsarnas inkomst.

Sveriges redareförening samt kommerskollegium delade vidkommande provisionsfrågan den utav kommissionsledamoten Martin reservationsvis ut-  
talade mening och härtill anslöt sig jämväl statskontoret. Tvenne reser-  
vanter ville dock stanna vid att lotspenningandelen bestämdes till 40 %.  
Vid ärendets föredragning anförde departementschefen bl. a. följande.

»I fråga om provisionens belopp hava många olika meningar fram-  
ställt. Varken lotsstyrelsens eller kommissionens förslag i detta av-  
seende synes mig kunna förordas, enär en provision av 30 % av lots-  
penningarna måste såsom från sjöfartens målsmän framhållits anses för  
låg för att tillräckligt effektivt befordra sjöfartens intressen. Sjöfartens  
målsmän hava framhållit, att 50 % är det minsta, som i provision bör  
tillkomma lotspersonalen. Då jag emellertid icke kan till fullo ansluta  
mig till sistnämnda förslag, utan anser mig böra tillstyrka, att perso-  
nalens lotspenningandel bestämmas något lägre eller till 40 %, sker det  
av följande skäl.

Därest personalens lotspenningandel bestämmas till 50 %, torde icke  
därjämte kunna beredas förmånen av ålderstillägg till den fasta avlöningen.  
Det skulle, såsom statskontoret framhållit, alltför mycket öka kostna-  
derna och dessutom medföra onödigt hög inkomst för lotsarna å de  
mest gynnade platserna. Emellertid har vid frågans behandling inför  
de i sjöförvarsdepartementet tillkallade sakkunniga framhållits, att för-  
månen av ålderstillägg är av stor betydelse icke blott för lotsarna vid  
platser, där lotspenninguppbördens är obetydlig, utan jämväl för perso-  
nalen å övriga platser, i det att därigenom skulle beredas en säker  
inkomstökning vid en tidpunkt, då lotsens utgifter i allmänhet stego  
genom bildande av familj. Vidare har det anförts, att det varken för  
tjänsten eller för personalen själv varit till gagn, att unga lotsar  
omedelbart vid sin utnämning kommit till stor inkomst. Det torde där-

för även ur denna synpunkt vara fördelaktigt, att begynnelseavlöningen icke göres så hög, som densamma å vissa platser skulle bliva, om personalens lotspenningandel sättes till 50 %. Inkomsten synes i stället böra efter vissa års tjänstgöring ökas genom ålderstillägg. På grund av sålunda anförda omständigheter, vilka måste tillmätas stor betydelse, och då jag hyser den övertygelsen, att en lotspenningandel av 40 % skall visa sig vara tillfyllest för att vidmakthålla intresset hos lotsarna att i största utsträckning betjäna sjöfarten, vill jag förorda, att lotspenningandelen bestämmes till 40 %, och att i stället den fasta avlöningen höjes medelst ålderstillägg. Beloppet av dessa ålderstillägg synes mig böra, i överensstämmelse med vad kommissionen föreslagit, utgöra 100 kronor och antalet bestämmas till 3 att utgå efter 3, 6 och 9 års tjänstgöring, vartill slutligen efter minst 15 års tjänstgöring kan i sammanhang med utnämning till mästerlots komma ett lönetillägg av 100 kronor».

Vid den kungl. propositionen till 1914 års senare riksdag rörande lotsverket voro fogade av lotsstyrelsen uppgjorda förslag till 5 nya lotstaxor. Dessa taxor upptogo såsom lägsta grupp fartyg under 100 ton. Därefter upptogos grupper, varje grupp omfattande fartyg om 100 ton större dräktighet än för nästföregående grupp t. o. m. gruppen för fartyg om 2000 ton. Närmast följande grupp omfattade fartyg om 2,500 tons, den därpå följande fartyg om 3,000 tons o. s. v. Sista gruppen omfattade fartyg om 8,000 ton och därutöver. Taxor i enlighet med dessa förslag hava sedermera utfärdats.

Lotsverket vann i administrativt hänseende egentlig stadga först genom de åren 1696 och 1697 utfärdade fullständiga författningarna angående lotsväsendet i Sverige och Finland. Enligt dessa hade »styrmanskaptenen» vid amiralitetet uppsikt över hela lotsväsendet. Under honom hade en lotsinspektör i Stockholm samt uppsynings- och åldermän å andra platser den närmaste tillsynen över lotseriet. Då förvaltningen av sjöärenden år 1803 inrättades övertog detta verk ledningen av lotsverket. Redan 1809 ägde emellertid en ingripande förändring rum, då lotsverket sammanslogs med den nyinrättade sjömätningsskåren, vars chef blev överdirektör för lotsverket. Detta förhållande varade till 1820, då lotsverket erhöll en egen chef med benämning lotsdirektör, vilken emellertid sorterade under förvaltningen av sjöärendena. Genom kungl. reglementet den 21 december 1871 skildes lotsverket från förvaltningen av sjöärendena och inrättades en särskild lotsstyrelse.

Lotsstyrelsen har överinseendet över lotsverket, som omfattar lots- och fyrinrättningarna jämte livräddningsanstalterna med den till samma in-

rättningar och anstalter hörande personal. Styrelsen är organiserad som ett centralt ämbetsverk med en generaldirektör såsom chef och tre ledamöter, vilka äro chefen för var sin byrå, en kanslibyrå, en lotsbyrå och ett fyringenörskontor. Chefen för lotsbyrån förordnas av Kungl. Maj:t för viss tid eller tillsvidare, sedan generallotsdirektören avgivit förslag å därtill lämplig person, företrädesvis någon som tillhör lotsverkets befäl eller kungl. flottans officerskår. Instruktion för styrelsen är utfärdad den 13 december 1907, däri ändringar föreslagits genom kungl. kungörelsen den 23 april 1909 och den 24 november 1911. Lotsstyrelsen åligger huvudsakligen att vaka över vidmakthållandet av de lotsverket tillhörande inrättningarna, att följa de förhållanden, som betinga utvidgningar eller förändringar av dessa inrättningar, att utfärda lotstaxor i överensstämmelse med av Kungl. Maj:t fastställda beräkningsgrunder, att förvalta de för lots- och fyrinrättningar med livräddningsanstalterna anvisade medlen, att utfärda arbetsordningen och instruktioner för personalen, att bestämma angående utprickning och belysning av allmänna farleder och hamnar i riket samt att i andra frågor beträffande allmänna farleder och hamnar i riket till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddela de yttranden, som av sistnämnda styrelse äskas, och äger lotsstyrelsen därjämte att övervaka, att icke sådana åtgärder vidtagas med avseende på allmänna farleder eller hamnar, att den allmänna sjöfarten därigenom hindras eller försvåras, samt att till förekommande härav så ock för undanröjande av i berörda hänseende uppkomna hinder, hos vederbörande myndigheter göra de framställningar, vartill omständigheterna föranleda, eller eljest vidtaga de åtgärder, som enligt vad särskilt stadgats, må på lotsstyrelsen ankomma.

---

**Utskottet.**

Genom förevarande motion har motionären velat fästa uppmärksamheten å åtskilliga lotsverket rörande förhållanden, vilka synts motionären vara av beskaffenhet att böra vid en eventuell utredning angående rikets lots- och fyrväsende uppmärksammas med hänsyn till ett behörigt tillgodeende av den svenska sjöfartens berättigade intressen. Utskottet, som funnit de av motionären framhållna synpunkter i flera avseenden värda beaktande, har här nedan upptagit till skärskådande dessa synpunkter var för sig med iakttagande av det sammanhang, vari några av desamma befinna sig i förhållande till varandra.

Motionären har till en början berört frågan om den i vårt land gällande lotspliktighet och i samband därmed de för lotsningsbesväret till

lotspersonalen — utöver av statsverket lotsarna tillförsäkrad fast avlöning — utgående lotsningsersättningar (lotsningsprovision och hemvägsersättning).

Lotspliktigheten eller frågan om i vilken utsträckning fartyg skola vara skyldiga att vid begagnande av vissa farleder anlita lots, utgör den naturliga bakgrunden, emot vilken de övriga i denna del av motionen sammanförda spörsmål äro att betrakta.

Det är uppenbart, att med den ekonomiska organisation, som varit gällande för lotsverket intill dess de av 1914 års riksdag därutinnan beslutade ändringar trätt i kraft, frågor rörande lotspliktigheten ofta kommit att väsentligen lösas under inflytande av två emot varandra ej sällan stridande intressen, sjöfartens och lotsarnas. Så länge lotsarna för sin utkomst voro helt och hållet hänvisade till de av dem intjänade lotsavgifterna, är det tydligt, att vid ställningstagande till från sjöfartshåll framkommet krav å lindring i bestående lotspliktighet, stor hänsyn måst tagas till den minskning uti lotsarnas inkomster, som kunde bliva en följd av ett bifall till ett dylikt krav.

Den i historiken påvisade ständiga svängningen emellan intagna olika ståndpunkter rörande lotspliktigheten utgör en illustration till dessa intresseemotsättningars förekomst.

Att 1914 års reform i fråga om lotsverkets ekonomiska organisation uti nu nämnda förhållanden åstadkommit en modifikation till sjöfartens favör, ligger i öppen dager. Det torde ur denna synpunkt numera vara lättare att åstadkomma en prövning av från sjöfartshåll kommande uppslag rörande lotspliktigheten och därmed sammanhängande förhållanden ur sådana synpunkter, som ensamt böra vara avgörande vid en dylik prövning. Helt kan därvid givetvis dock icke lämnas ur sikte, att jämväl efter 1914 lotsarnas ekonomiska ställning om ock i begränsad mån grundats å inflytande lotsningsavgifter.

Motionären synes med sin förevarande framställning icke avse någon rubbning i nu antagna allmänna principer för lotspliktighetens utsträckning. I två särskilda avseenden anser däremot motionären förhållandena böra föranleda till ändringar i gällande lotsstadga.

Enligt motionärens förmenande lämnar det sätt, varå bestämmelserna rörande lotsningspliktigheten avfattats i lotsstadgan, rum för oklarhet eller svårigheter för en rätt tolkning och tillämpning av bestämmelserna. Men motionären hävdar därjämte den uppfattningen, att nämnda bestämmelser måste anses vara av sådan innebörd, att därav föranledas oegentligheter, som borde ur sjöfartens intresse undanröjas. Särskilt skulle de mindre fartygen bliva lidande därigenom att bestämmelserna om lotspliktigheten skulle i många fall tvinga dylika fartyg att, i syfte att

undgå erläggande av lotsavgifter, söka sig utomskärs i stället för att använda sig av inomskärsleder, som erbjöde bättre skydd och under vissa omständigheter gynnsammare navigering än utomskärsseglatsen.

Utskottet har trots sig finna, att motionärens sistberörda anmärkningar icke sakna fog.

Sälunda har vidkommande den formella sidan av saken, Sveriges fartygsbefälhavareförening uti sitt till utskottet över motionen avgivna yttrande anfört, att föreningen, med instämmande i motionens syfte, ville understryka kravet å en utredning, avseende i första rummet en revision och omarbetning av lotsstadgan, som på ett ställe och i en omfattning, som icke lämnade rum för olika tolkningar, skulle sammanföra de många tillägg till och förklaringar av bestämmelserna i den ursprungliga förordningen, vilka under årens lopp tillkommit. Lotsverkets personalförening har även instämt med motionären i denna punkt och därvid framhållit vikten av att lotsstadgan avfattades så, att slitningar mellan befälhavare, redare och lotsar kunde i möjligaste mån undvikas.

Jämväl vad angår de av motionären framhållna reella oegentligheter, som vore en följd av lotsstadgans nuvarande avfattning, anser sig utskottet hava vunnit bekräftelse å desammas förefintlighet.

Dylika oegentligheter, varå exempel anförts såväl i motionen som i ett par vid privata sammankomster av skeppare och andra för frågan intresserade personer i Bohuslän avgivna yttranden, äro uppenbarligen att hänföra till felaktigheter eller brister uti gällande lotsstadga. Och utskottet delar motionärens uppfattning därom, att dessa felaktigheter eller brister, vilka huvudsakligen drabba de mindre fartygen, äro av beskaffenhet att böra undanröjas.

Utskottet kan givetvis icke framlägga något förslag ifråga om erforderliga bestämmelser för lotspliktighetens rationella reglering. I anledning av vad som rörande denna fråga blivit hos utskottet anfört har utskottet dock ansett sig böra framhålla såsom önskvärt, att vid en blivande utredning i ämnet toges under övervägande, huruvida icke sådan begränsning i lotspliktigheten kunde genomföras, att lotsplikt och skyldighet att erlægga lotsavgift föreläge allenast vid infart från öppen sjö till första destinationsort eller vid utfart från sista avgångsort till öppen sjö.

Rörande den tillämpning av lotsstadgan på grund varav hemvägserättning betalats utav lotspliktigt fartyg, även om lots icke använts, framhöll, såsom ovan i historiken anmärkts, redan den s. k. handels- och sjöfartskommittén i sitt utlåtande år 1900, att nämnda omständighet förefallit kommittén såsom en oegentlighet, vadan kommittén hemställde om bestämmelse i syfte, att hemvägserättning till lots finge uppbäras endast

då lots för fartyget verkligen anlåtats. Då det uti sistomnämnda utskottet tillhandakomna yttranden framhållits, att ifrågavarande oegentligheter alltjämt äga bestånd, har utskottet funnit sig böra tillkännagiva, att utskottet tillfullo delar den uppfattning, som kommit till synes uti handels- och sjöfartskommitténs berörda utlåtande.

Det andra av motionärens önskemål med avseende å lotspliktigheten, är att gränsen för densamma inträdande måtte höjas från 40 till 100 nettoton.

Såsom skäl för en dylik utvidgning av lotsfriheten anför motionären, att densamma skulle komma den mindre sjöfarten till godo, vilken vore i behov av en dylik lindring, samt att härigenom skulle undanröjas en anledning till den nu ofta förekommande, genom konstlade medel åstadkomna, nedpressning av nettotantalet i ändamål att undgå lotstvang och andra sjöfartsavgifter. Att dylik nedpressning ägde rum innebure ur sjösäkerhetssynpunkt en fara för ifrågavarande fartyg. Härtill komme, enligt motionärens förmenande, att de förbättringar, som under de sista decennierna vidtagits ifråga om belysning och utprickning av våra farleder, åstadkommit, att desamma numera kunde befaras med större trygghet och säkerhet än vad fallet varit vid den tid, då 40-tongränsen fastställdes.

Utav de vid utlåtandet fogade bilagor framgår, att utav de korporationer, vilka haft tillfälle till yttrande i ärendet, de, vilka framför andra kunna sägas representera den mindre sjöfarten, nämligen kanalflottans ångfartygsbefälhavaresällskap och Sveriges segelfartygsförening, framhållit önskvärdheten utav en utvidgning av lotsfriheten i den av motionären åsyftade riktning. Ångfartygsbefälhavaresällskapet föreslår t. o. m. lotsfrihetsgränsens sättande vid 175 bruttoregister-ton. Båda de omnämnda föreningarna framhålla, att den nu gällande gränsen för lotsfriheten tvinga de smärre fartygen till utomskärssegelats, vilket ur sjösäkerhetssynpunkt ofta vore för dessa fartyg mindre tillfredsställande.

Vid övervägande av ifrågavarande spørsmål har utskottet funnit, att det av motionären härutinnan uttalade önskemål färtjänar att tagas i noggrant övervägande.

De utav motionären åberopade uppgifterna rörande antalet fartyg med ett tontal liggande närmast under 40-tonsgrensens med därav följande nackdelar ur ekonomisk och säkerhetssynpunkt synes utskottet giva ett kraftigt stöd åt det av motionären framförda önskemålet.

Under det att vid 1914 års slut antalet handelsfartyg om mellan 20 och 50 ton\* uppgick till 459, utgjorde antalet fartyg om mellan 50 och 100

---

\* Här bruttoton.

ton 876, mellan 100 och 200 ton 527, mellan 200 och 300 ton 224, mellan 300 och 400 ton 103, mellan 400 och 500 ton 70, mellan 500 och 1,000 ton 183, mellan 1,000 och 2,000 ton 274, mellan 2,000 och 3,000 ton 71 o. s. v. i fallande antal. Härav framgår, att förevarande spørsmål är av betydelse för en icke ringa del utav handelsflottan, och det är även tydligt att denna del omfattar ett stort antal fartyg, för vars vidkommande de avgifter, varom här är fråga, måste framstå såsom ej oväsentligen betungande.

Ur sjösäkerhetssynpunkt åter synes, beträffande dessa fartyg, lotspliktigheten vara av mindre betydelse än för de större fartygen, och lärur denna synpunkt hinder icke möta för ett tillmötesgående av det ifrågasvarande önskemålet.

Såsom ovan framhållits måste även efter år 1914 års riksdagsbeslut frågor om inskränkning i lotspliktigheten föranleda till ett uppmärksammande av lotsarnas ekonomiska förhållanden. Motionären har också beaktat detta förhållande och förklarat, att en utav vidgad lotsfrihet föranledd minskning uti lotsarnas inkomster påkallade en kompenserings, vilken kompenserings enligt motionärens åsikt, icke borde beröra lotspersonalens fasta arvode, utan taga formen av en ökning av delaktighetsprocenten i intjänta lotspenningar.

För utskottet är det uppenbart, att motionären härigenom berört ett spørsmål, som varit och är föremål för lotspersonalens synnerligen livliga intresse, nämligen höjandet av lotsningsprovisionen till 50 % av de intjänta lotspenningarna.

Av vad som ovan i historiken anförts beträffande förarbetena till 1914 års reform ifråga om lotsverkets stat, framgår med all önskvärd tydlighet, att lotspersonalen enhälligt och oavbrutet intagit den ståndpunkten, att lotsningsprovisionens bestämmande till 50 % vore ett oeftergivligt villkor för att lotspersonalens lönefråga skulle kunna sägas hava blivit bragt till en någorlunda tillfredsställande lösning, innebärande garantier för lotsningens utförande på ett för sjöfarten tillfredsställande sätt och lotspersonalens behöriga rekrytering. Av historiken framgår även, att denna lotspersonalens åsikt vunnit understöd av flera utav de myndigheter, korporationer eller enskilda, vilka haft att i frågan avgiva utlåtande, men i övrigt att meningarna rörande denna sida av löneregleringen varit synnerligen delade.

För utskottet står det väl klart, att även frågan om lotsningsprovisionen och sättet för dess beräkning i sinom tid måste bliva föremål för förnyad undersökning.

Utskottet har däremot icke kunnat finna den nuvarande tidpunkten



lämplig för ett understrykande av kravet å revision av bestämmelserna rörande lotsningsprovisionen. Det är en allmänt känd sak, att förhållandena å ifrågavarande område under de två år, som förflutit sedan den nya lönestatens ikraftträdande, rönt ett synnerligen starkt inflytande av krigstiden, som här åstadkommit resultat, väsentligen avvikande från det normala. I själva verket torde det vid nu nämnda förhållanden icke låta sig göra att basera en för normala förhållanden beräknad kalkyl å de uppgifter rörande lotsinkomsterna, som från nämnda båda år stå till buds.

En utväg vore att söka kompensation i höjning av lotstaxan för båtar med högre tontal. Emellertid håller utskottet för sannolikt, att i betraktande av det stora antalet mindre båtar, lotsfrihetens utsträckning beträffande dessa spelar den ekonomiska roll för lotsarna, att den lämpligen ej kan genomföras förrän efter normala tiders inträdande möjligheter beretts att bedöma lotsarnes genom regleringen ändrade ekonomiska förhållanden.

---

Motionären har även till skärskådande upptagit frågan om lotsarnas tjänstebåtar, och utskottet har funnit motionärens framställning i denna punkt vara förtjänt av särskild uppmärksamhet.

Kostnaden för anskaffande och underhåll av de båtar, som erfordrats för lotsningstjänstens utövande, har sedan gammalt ålegat lotsarna själva. Och häremot har naturligtvis intet varit att erinra så länge inkomsten av lotsningen tillföll lotsarna ensamma.

Av den i ärendet förebragta utredning framgår emellertid oförtydligt, att någon principiell ändring i oförmålda förhållande icke heller inträtt efter 1914 års löne reglering.

Sålunda har 1915 års riksdag godkänt ett statsutskottets uttalande i samband med förordande av anslag för två motorlotskuttrar för Vrångö och Brännö lotsplatser, uppförda under ett extra anslag till säkerhetsanstalterna för sjöfarten, av innehåll att, då någon utredning icke föreläge i fråga om grunderna för bestridande av kostnaderna för anskaffning av ny båtmaterial å de olika lotsplatserna, utskottet velat bestämt uttala, att utskottet med sitt tillstyrkande av Kungl. Maj:ts då föreliggande förslag till anskaffande av motorbåtar vid Vrångö och Brännö icke tagit ståndpunkt i frågan om, huru för framtiden vid nyanskaffning av båtmaterial för lotsverket skulle förfaras. I samband härmed ville utskottet hava uttalat, att då varaktigheten av lotsarnas båtmaterial liksom även den reparationskostnad, som materialen krävde, i icke ringa grad vore beroende av huruvida ma-

terialen i fråga väl underhölles, det syntes utskottet önskvärt att sådana anordningar träffades att lotsarna finge ekonomiskt intresse av att omsorgsfullt underhålla den båtmaterial, som vore dem anförtrodd.

Lotsstyrelsens uppfattning i denna fråga framgår av styrelsens vid detta utlåtande såsom bilaga fogade yttrande. Lotsstyrelsen yttrar här, att genom de utfärdade bestämmelserna angående hemvägsersättningen i främsta rummet avsetts ett reglerande av den ersättning till lotsen, som skall utgå för hans inställelse och hemresa vid lotsning *och såmedelst även för anskaffning, underhåll och drift av de för nämnda inställelse och hemresa i vanliga fall erforderliga tjänstebåtar.*

Denna lotsstyrelsens åskädning har även godtagits av löneregeringskommissionen, som i sitt utlåtande yttrade, att kommissionen för sin del icke hade något att erinra emot, att hemvägsersättningen fortfarande tillfölle den lotsande för att i den mån den ansåges därtill kunna lämna tillgång, även användas för de av lotsstyrelsen angivna ändamål, underhålls-, amorterings- och driftkostnader för lotsverkets båtar.

Utskottet ansluter sig till den av motionären i denna del av ärendet hävdade ståndpunkt. I likhet med vad som från kanalflottans ångfartygsbefälhavaresällskap framhållits, håller utskottet före, att en väsentlig förändring med avseende å lotsarnas skyldighet att hålla tjänstebåtar inträtt i och med 1914 års löneroglering. Utskottet förmenar, att sedan statsverket i den utsträckning, som skett sistnämnda år, övertagit ansvaret för tillgodoseendet av lotsverkets behov, det principiellt även bör åligga staten att tillhandahålla de för lotsningens behöriga utövande erforderliga redskap.

Detta krav framstår så mycket mera såsom med rättvisa och billighet överensstämmande, som den genomförda lönerogleringen i vissa fall för lotsarna medfört en försämrad ekonomisk ställning, vartill kommer den väsentliga ökning uti ifrågavarande kostnader, som förorsakats av ökade anspråk å materialens beskaffenhet och den allmänna prisstegringen.

Vidare kan påvisas, att hemvägsersättningarna, långt ifrån att lämna tillgång till anskaffande och underhåll av tjänstebåtar, i åtskilliga fall visat sig otillräckliga att fylla hemvägsersättningens egentliga uppgift eller den att täcka lotsens kostnader för hemfärden. Utskottet anser sig därför böra förorda motionärens hemställan om utredning rörande sättet för anskaffning, underhåll och drift av lotspersonalens båtar, men vill samtidigt uttala, att det intet har att erinra emot den synpunkt, som statsutskottet vid 1915 års riksdag framhållit vidkommande lämpligheten av en sådan anordning, att lotsarna bleve ekonomiskt intresserade av ett omsorgsfullt underhåll av dem anförtrodd materiel.

Den förevarande motionen åsyftar vidare en hemställan om begäran, att det program, som uppgjorts för nya och förbättrade säkerhetsanstalter för sjöfarten måtte på nytt upptagas till övervägande.

Motionärens framställning i denna punkt synes vara betingad av farhågor för att den genom kriget föranledda ökningen i kostnad för att bringa till utförande redan beslutade, för sjöfarten nödiga säkerhetsanstalter, skulle åstadkomma, att dylika arbeten i brist å därför erforderliga nödiga medel bleve undanskjutna.

Utskottet delar motionärens uppfattning om vikten av att anstalter för sjösäkerhetens bevarande och ökande väl tillgodoses. De nuvarande exceptionella ekonomiska förhållandena kunna och böra givetvis beaktas även vid nyanskaffningar för lotsverkets räkning. Men då befintligheten av nödiga säkerhetsanstalter för sjöfartens räkning är ett erkänt allmänt intresse, torde, sedan staten åtagit sig den ekonomiska risken och ansvaret för lotsverket, på staten ankomma att tillse att nödiga säkerhetsåtgärder vidtagas utan den starka begränsning, som till äventyrs kan förorsakas av lotsverkets tillfälliga ekonomiska ställning eller av en gång under andra ekonomiska förutsättningar fastställda byggnadsplaner. Det tillkommer därför enligt utskottets uppfattning lotsstyrelsen att till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag till säkerhetsanstalters vidtagande, som styrelsen finner nödiga, vilka förslag i vederbörlig ordning få bliva föremål för statsmakternas pröfning.

I motionen har motionären slutligen berört losstyrelsens organisation med hänsyn till möjligheten av att åstadkomma en direkt representation för sjöfartsintressena inom styrelsen.

Rörande behovet av en dylik representation, anordnad i överensstämmelse med det sätt, varå dylik representation för vissa särskilda intressen anordnats i vissa av trafikverkens styrelser (järnvägsfullmäktige, telegraffullmäktige) hava meningarna visat sig delade.

Sålunda har kommerskollegium förklarat, att kollegii erfarenhet icke gäve vid handen att ur sjöfartens synpunkt behov av en särskild dylik representation gjort sig gällande. Lotsstyrelsen har framhållit, att genom en dylik anordning lätt kunde föranledas osäkerhet i ledningen av lotsverkets angelägenheter och en icke önskvärd förskjutning i ansvaret för lotsstyrelsens åtgöranden, men har styrelsen i övrigt förklarat sig icke hava något att erinra mot förslaget.

Utskottet kan för sin del icke tillmäta de utav lotsstyrelsens framställda betänkligheterna någon avgörande betydelse. Till någon delning av ansvaret kan den ifrågasatta anordningen icke föranleda, då därigenom icke åsyftas någon förändring i beslutanderätten för styrelsen. Då utskottet icke kan undgå att finna, att en sådan representation, som av motionären

ifrågasatts, kunde uti ett verk med lotsstyrelsens organisation hava en uppgift att fylla, har utskottet funnit, att motionärens ifrågavarande förslag bör vid en blivande utredning rörande lotsverket tagas under omprövning.

På grund av vad sålunda anförts får utskottet hemställa:

att andra kammaren i anledning av herr Thores motion nr 49 måtte för sin del besluta, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, det täcktes Kungl. Maj:t låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende med beaktande av de utav utskottet härovan framhållna synpunkter samt för riksdagen framlägga de förslag, vartill utredningen kunde föranleda.

Stockholm den 14 maj 1917.

På utskottets vägnar:

AXEL VON SNEIDERN.

*Bilaga 1.*

Till Konungen.

Genom nådigt brev den 9 sistlidne februari har Eders Kungl. Maj:t anbefallt lotsstyrelsen att, så snart ske kunde, inkomma med underdånigt yttrande över en i riksdagens andra kammare väckt motion om skrivelse till Eders Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m.

I motionen har hemställts att riksdagen i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Eders Kungl. Maj:t ville låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende, omfattande huvudsakligen följande punkter:

lotsplikten, och i samband härmed storleken av lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen,

kostnaderna för lotspersonalens tjänstebåtar,

anslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten,

lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelssjöfartens intressen bättre tillgodosedda, samt

för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda.

Samtliga de av motionären framlagda spörsmål, i vilka utredning skulle åstadkommas, äro av stor betydelse för lotsverket. Beträffande lotsplikten föreligga redan hos lotsstyrelsen förslag om densammas utbytande mot lotspenningeplikt eller lotsfrihet. För prövning av så vitt gående förslag erfordras naturligen en omfattande utredning. Men även om man liksom motionären tänker sig frågan begränsad till en jämkning i nuvarande bestämmelser angående lotsplikten, torde densamma för ett rätt bedömande och för ett bevakande av därmed förbundna intressen erfordra omständliga förarbeten och en samverkan mellan dem, som representera de intressen, vilka av

frågan beröras. För behandling av frågan om lotsplikten och om ändringar av förordningen angående lotsverket i nämnda och i andra hänseenden pågå för närvarande förberedande arbeten hos styrelsen.

Med hänsyn till frågan om utredning angående storleken av lotsningsprovisionen, som efter omfattande meningsbrytningar ordnats från och med år 1915 genom beslut av Eders Kungl. Maj:t och riksdagen, vill styrelsen erinra om att den erfarenhet, som vunnits under åren 1915 och 1916, är för kort att läggas till grund för ändring av de grunder, efter vilka lotsningsprovisionen nu utgår, och icke kan i berörda hänseende tillmätas någon avgörande betydelse, då sjöfarten i hög grad påverkats av de rådande krigiska förhållandena och i följd härav vid mången plats inkomsten av lotsningsprovisionen berott på undantagsförhållanden,

Beträffande hemvägsersättningen har densamma under år 1915 i den omfattning så kunnat ske eller i det närmaste inom fem av lotsdistrikten ordnats genom beslut av Eders Kungl. Maj:t efter förslag av lotsstyrelsen. Någon erfarenhet under år 1916 att lägga till grund för bedömning av frågan om ändring redan nu i vad sålunda ordnats torde av skäl, som här nyss förut anförts, icke vara för handen.

Genom de sålunda utfärdade bestämmelserna angående hemvägsersättningen har i främsta rummet avsetts ett reglerande av den ersättning till lotsen, som skall utgå för hans inställelse och hemresa vid lotsning (icke för båthamnar) och såmedelst även för anskaffning, underhåll och drift av de för nämnda inställelse och hemresa i vanliga fall erforderliga tjänstebåtar. Skulle den bestämda ersättningen icke anses räcka till för det uppgivna ändamålet, skulle enligt lotsstyrelsens tanke antingen en ny reglering av hemvägsersättningen i varje särskilt fall och för den lotsplats, där ersättningen icke räckte till, äga rum eller ock i de fall, då en sådan ersättning icke kunde på detta vis beredas eller kostnaderna för båtmaterielens anskaffning, underhåll och drift bleve osedvanligt höga, staten träda emellan med särskilt bidrag utöver hemvägsersättningen och därjämte, om så skulle behövas, med anskaffning av materiel. Någon erfarenhet att lägga till grund för utredning om behovet av ändring i vad sålunda ordnats och planlagts torde icke föreligga.

Utredningen i fråga om anslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten skulle enligt motionärens mening avse en kostnadsrevidering av nyanskaffningsprogrammet med hänsyn huvudsakligen till prisstegringen genom kriget och därjämte med hänsyn till behovet av förbättrade säkerhetsanstalter för vintertrafiken på de norrländska hamnarna. Beträffande revideringen av kostnad, beroende på prisstegring, torde väl denna lämpligast och i den mån det kan ske äga rum vid framställande av begäran om det årliga anslaget och i enlighet med vad som då är känt angående inträffad prisstegring. Frågan om utredning angående anslaget till säkerhetsanstalter, i följd av möjligen uppkommande förslag angående dylika anstalter i och för vintertrafiken på de norrländska hamnarna, torde väl, då utredningen i detta sistnämnda avseende är lämnad åt en särskild kommitté, få anstå till dess kommittéutredningen i ämnet blivit färdig och endast behöva företagas i den omfattning, varav då behov kan föreligga.

Mot utredning i fråga om lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelsjöfartens intressen bättre tillgodosedda har lotsstyrelsen icke något att erinra i vidare mån än att, därest ett dylikt tillgodoseende skulle ske på det sätt motionären antytt och till fromma för lotsärendenas granskning i riksdagen, därigenom lätt kunde föranledas osäkerhet i ledningen av lotsverkets angelägenheter och en icke önskvärd förskjutning i ansvaret för lotsstyrelsens åtgöranden.

Det till styrelsen överlämnade exemplaret av motionen i fråga återställes härmed.  
Stockholm den 2 mars 1917.

	Underdånigst	
	Vilhelm Linder.	
Knut Curman.	Axel Sjöberg.	Uno Grönvall.
	föredragande.	

Axel Hillfors.

*Bilaga 2.*

Till riksdagens andra kammares tillfälliga utskott nr 3.

Genom nådigt beslut den 9 februari 1917 har Kungl. Maj:t befallt kungl. kommerskollegium avgiva och till Eder överlämna av Eder begärt utlåtande rörande en i riksdagens andra kammare väckt motion (nr 49) om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m.

I anledning härav får kollegium anföra följande.

I motionen hemställs, att riksdagen måtte anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende, omfattande huvudsakligen följande punkter:

lotsplikten, och i samband härmed storleken av lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen,

kostnaderna för lotspersonalens tjänstebåtar,  
anslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten,

lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelssjöfartens intressen bättre tillgodosedda; samt

för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning må föranleda.

Vad då först beträffar lotsplikten, är, enligt vad kollegium under hand inhämtat av kungl. lotsstyrelsen, denna fråga redan föremål för utredning hos styrelsen.

Nu gällande bestämmelser beträffande lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen, vilken sistnämnda jämväl avser att täcka kostnader för lotspersonalens tjänstebåtar, hava varit i tillämpning så kort tid — från och med resp. 1915 och 1916 — att någon erfarenhet att läggas till grund för ett bedömande av deras verkningar icke torde kunna anses ännu föreligga.

Den i motionen omförmälda kostnadsrevidering av lotsverkets nyanskaffningsprogram med hänsyn till den nu rådande dyrtiden torde närmast ankomma på lotsstyrelsen att själv verkställa.

Vad slutligen angår frågan om lotsstyrelsens organisation i det i motionen angivna syfte, giver kollegii erfarenhet icke vid handen, att ur sjöfartens synpunkt behov av en särskild anordning av sådan beskaffenhet, som i motionen ifrågasattes, gjort sig gällande.

Av det sagda torde framgå att kollegium för sin del icke finner den i motionen föreslagna utredning för närvarande vara av behovet påkallad.

Stockholm den 14 mars 1917.

Nils Carlsson.

K. A. Fryxell.

Gordon Ernberg.

*Bilaga 3.*

Till riksdagens andra kammarens tredje tillfälliga utskott nr 3.

I skrivelse den 9 innevarande februari har utskottet, med översändande av en av herr Thore inom riksdagens andra kammare väckt motion om skrivelse till Kungl. Maj:t ifråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m., lämnat Sveriges redareförening tillfälle att till utskottet inkomma med yttrande rörande nämnda motion; och får föreningen i anledning därav anföra följande.

Då motionen endast innebär hemställan om utredning i en del avseenden rörande rikets lots- och fyrväsende, har föreningen, som påräknar att sedermera, ifall en sådan utredning kommer till stånd, få tillfälle att i detalj yttra sig om de synpunkter, som i motionen framkommit, funnit motionärens skäl vara värda allt beaktande, och får föreningen för sin del tillstyrka bifall till motionen.

Göteborg den 27 februari 1917.

För Sveriges redareförening  
Justus A. Waller.

A. Nordborg.

---

*Bilaga 4.*

Till riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Sedan utskottet genom skrivelse den 9 innevarande februari välvilligt lämnat lotsverkets personalförening tillfälle att till utskottet inkomma med yttrande över den av herr Alex. Thore inom kammaren väckta motion om skrivelse till Kungl. Maj:t med begäran om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m., hava på kallelse föreningens verkställande råd och efter utsända skriftliga meddelanden åtskilliga andra representanter för lotspersonalen sammanträtt i Stockholm denna dag, varvid överlagts om de angelägenheter, som i anledning av motionen kunde beröra lotsverkets personal, och beslöts, att uttala sin fulla anslutning till motionens syfte samt att för utskottet framlägga följande erinringar och synpunkter.

Den i motionen omnämnda uppgiften om minskning av vissa lotsars inkomster efter tillämpningen av de efter den 1 januari 1915 gällande nya avlöningsbestämmelserna med ända till 30 % äger sin riktighet. Denna kännbara minskning har synnerligast drabbat den personal vid de större och arbetsammare platserna, vilken varit tvungen att ingå på de nya avlöningsvillkoren. Det har därför syntts denna personal hårt att vara berövad möjligheten att efter eget val få kvarstå på gamla staten eller övergå på den nya, en uppfattning som delats av hela personalen i övrigt, vilken också funnit att en sådan rätt endast skulle hava åstadkommit en naturlig övergång från de gamla och till de nya villkoren och lämnat den av förändringen beroende personalen tillfälle att undgå en så kännbar inkomstminskning.

Beträffande den s. k. lotsningsprocenten har lotsverkets personalförening dels i

sin till Kungl. lotsstyrelsen år 1908 ingivna petition med förslag till lönerreglering, dels i sin till Konungen överlämnade skrift av augusti 1913 i anledning av de av Kungl. Maj:t tillkallade sakkunniga avgivna betänkande och förslag till lönerreglering för lotsstyrelsen och lotsverket redan uttalat och vidhåller fortfarande med bestämdhet sin åsikt »att 50 % av influtna lotspenningar vore den lägsta andel, som borde ifrågakomma», en åsikt som upptagits av förutom sjöfartsintresserade enskilda och korporationer av kungl. statskontoret och kungl. kommerskollegium i deras yttrande över sistnämnda betänkande och förslag. Denna personalens åsikt fastslås ytterligare av erfarenheten, som givit vid handen att någon anledning att frångå densamma ingalunda yppat sig, utan hava de tilldelade 40 % i allt för ringa grad givit ersättning för det arbete och det ansvar, som äro förenade med utövning av lotstjänsten, även om övriga avlöningsförmåner medräknas, särskilt i vad det berör de större lotsplatserna.

Angående lotsförordningen av 1881 med däri sedermera skedda förändringar eller den av motionären kallade lotsstadgan instämman mötesdeltagarna i vad motionären härvid anført, understrykande svårigheten att tolka denna och hithörande författningar samt uttalande sin förhoppning, att vid en omarbetning härav, som nödvändigt bör ske, lotsbefålet och även lotspersonalen genom någon representant bleve i tillfälle att helst deltaga däri eller åtmiustone sättas i tillfälle att höras däröfver, innan ny författning i ärendet utfärdas och att denna avfattades så, att slitningar i hithörande frågor mellan befälhavare, redare och lotsar kunde möjligaste mån undvikas.

I fråga om nuvarande lotsfrihets utsträckande exempelvis till fartyg om 100 brutto-ton hava olika meningar gjort sig gällande, men man har enats därom, att, om en sådan sker, det vore nödvändigt, att den därigenom synnerligast vid vissa platser uppkomna minskningen i lotspenningeförtjänst kompenseras genom förhöjd andel i lotspenningarne.

I samband härmed vilja mötesdeltagarna fästa vederbörandes uppmärksamhet å det underliga tillvägagående, varigenom ett fartygs nettodräktighet eller tontal nedbringas förvånansvärt mot vad fartyget verkligen förmår att lasta och varigenom fartygets nuvarande avgiftspliktiga dräktighet som grund för bestämmande av lotspenningebeloppen visat sig synnerligen olämpligt, ett förhållande som påkallar en utredning om fastställande av en annan grund, t. ex. bruttototalet, om annan bättre grund ej kan påfinnas, för beräkning av lotspenningarnes utgörande.

På samma gång tillåta vi oss påpeka nödvändigheten att, till undanrödjande av de olikheter som förefinnas i avseende å olika lotstaxors tillämpning i samma farleder, en reglering måtte ske för erhållande av likartad tillämpning härutinnan, liksom det också torde vara av behovet påkallat, att nya bestämmelser om lotstaxornas användning i de skilda lotslederna uppgjordes. Vidkommande de av motionären berörda fallen, då ångfartyg synes hava blivit betjänade av lots framför segelfartyg, hava uppenbarligen vind- och väderleksförhållanden och andra omständigheter, möjligen ock bristen på mplig tjänstebåt, framtvingat de vidtagna åtgärderna.

Härmed äro vi inne på den fråga, som kännbarast berör lotspersonalen men även för sjöfarten har sin betydelse, nämligen tjänstebåtsfrågan.

Utöver vad motionären i denna sak anført, må endast framhållas, att det med nuvarande anordningar, att lotsarne skola anskaffa och underhålla erforderliga tjänstebåtar samt bekosta dessas drift, en orättvisa skapats till lotsarnes nackdel, ty av de med tjänstebåtarnas hjälp intjänade lotspenningarne komma 60 % staten och endast 40 % lotsarne till godo.

Att med hemvägsersättningen bekosta lotsplatsernas tjänstebåtar uppstår jämväl



den av motionären påpekade orättvisan, att ett litet fartyg därvid får bidraga lika mycket som det största, varjämte det måste fasthållas vid, att hemvägsersättningen är avsedd huvudsakligast för betäckande av alla de kostnader, som äro förenade med lotsens hemförskaffning efter fullgjord lotsning, då i de flesta fall denna fullt åtgår härför och ofta för att ej säga oftast visar sig otillräcklig för detta ändamål.

Ett sammanblandande av hemvägsersättning med skyldighet att anskaffa och underhålla tjänstebåtar bleve för de parter, som närmast beröras härav, alltid otillfredsställande och komme att leda till slitningar i olika avseenden.

Lotsarne hava funnit det mest rättvist och från alla synpunkter lämpligast, att staten åtager sig kostnaderna för de för tjänstens behöriga skötsel erforderliga båtar.

Som sådana måste och betecknas de s. k. prickbåtarna, vilka huvudsakligast användas för utsättande och skötsel av prickar och andra flytande sjömärken och för vilka båtar underhåll den ersättning, som erhålles för anskaffning och utsättande av prickar, så mycket mindre kan beräknas som den på långt när icke förslår ens till detta ändamål.

Vid beräkning av kostnaderna för anbringande av nya och underhåll av äldre säkerhetsanstalter måste ock en väsentlig förhöjning ske av kostnaden för den del av säkerhetsanstalterna som utgöres av prickar, för vilka den nu beståda ersättningen är alldeles otillräcklig.

Stockholm den 5 mars 1917.

Å Lotsverkets Personalförenings vägnar:

Carl G. Hagström.

Axel Boman.

*Bilaga 5.*

Till ordföranden i 2:a kammarens 3:e tillfälliga utskott godsägaren herr Axel von Sneidern, Stockholm.

Med anledning av riksdagsmannen Alex. Thores motion till pågående riksdag, med anhållan om vissa ändringar inom lotsverket, anhålla vi lotsar vid Sandhamns lotsplats vördsamt att till Eder herr ordförande få belysa vår ställning före och efter 1914 års löneroglering, särskilt med avseende på båtfrågan, lotspenningeprocenten och hemvägsersättningen. I synnerhet som kostnaden för båtmateriel vid härvarande lotsplats är större än vid andra.

Före 1904 underhöll och bestod kungl. lotsverket platsen med tvenne däckade, seglande lotskuttrar, till ett värde av omkring 4,000 kronor; från nämnda år överflyttade lotsstyrelsen hela båthållningsskyldigheten på platsens lotsar.

Efter anmärkningar gjorda i pressen från sjöfartsintresserade, om att lotsuppassningen vid Sveriges kuster vore otillfredsställande, insågo vi, att med den materiel, som då användes, något bättre resultat icke kunde uppnås, samt att sjöfarten bättre

*Bihang till riksdagens protokoll 1917. 13 saml. 3 avd. 15 häft. (Nr 15.) 4*

borde kunna betjänas med maskindrivna kuttrar, och gingo därför i författning om att anskaffa sådana. Efter hand hava vi sålunda försett platsen med tvenne större däckade motorkuttrar, till ett värde av kronor 31,550. Dessutom är enligt gällande författning hvarje lots skyldig att vara försedd med en mindre båt, vilka båtar även till större delen äro maskindrivna. Sammanlagda värdet av dessa senare är enligt 1914 års båtbesiktningssinstrument kronor 12,071. Hela båtvärdet således kronor 43,621, för hvilket kapital vi ännu delvis häfta i skuld.

Ovanstående båtvärde torde under nuvarande förhållanden kunna sättas minst 50 % högre.

Dessa efter våra förhållanden stora uppoffringar hava vi gjort med fullt förutseende och beräkning å de dryga kostnader i såväl drift som underhåll detta årligen skulle medföra, ej anande att den inkomst, på vilken beräkningen byggdes, så plötsligt skulle sänkas från att under normala år vara omkring 4,300 kronor, med ett belopp av 1,000 intill 1,500 kronor. Att vi allt framgent icke kunna vara i stånd till sådana utgifter, som belöpa sig till 600 kronor per år och man, ligger i öppen dag. Skulle båtfrågan icke under den närmaste framtiden bliva tillfredsställande löst, se vi oss nödsakade att till sjöfartens nackdel ånyo anskaffa seglande lotskuttrar, då vi därigenom frigöras från utgifter för maskindrift och underhåll.

Den nya löneregleringen verkar särskilt nedslående och orättvis för härvarande lotsar med konstitutorial efter 1901, ävensom för de nykonstituerade. Alla hava dessa sökt och utbildat sig för befattningen med tanke på, att den inkomst, som då av lotsarne införtjäntes, snarare skulle bli större och ej stick i stäv mot all praxis, så avsevärt avkortas, att vederbörande anse sig hava bortkastat alla de år som dessa gått utan inkomst i väntan på ordinarie befattning, i flesta fall upp till 30 års ålder, och som följd därav åsamkat sig skulder, vartill kommer att den tillträdande är skyldig inlösa den avgåendes andel i båtarna med omkring 2,000 kronor, enastående för en statstjänare att så att säga köpa sin befattning.

Skillnaden mellan löneregleringen för lotsverket och löneregleringen för andra statens verk, med avseende å merkostnader och dyrortstillägg, är påtaglig.

För befattningshavare vid andra verk, som nödgas vidkännas större kostnader för tjänstens uppehållande å särskilda orter, utanordnar staten ersättning, att dessa må erhålla garanterad lön, i likhet med personal på fördelaktigare orter. Denna princip är ej blott godtagen för järnvägen, tullen med flera, utan även för lotspersonal, som erhåller dyrortstillägg där levnadsomkostnaderna anses som störst. Skulle nu ej den merkostnad, som drabbat personal för båtållning, i likhet med andra merkostnader bekostas av staten?

Dessa utgifter för båtar verka även orättvist på annat sätt. Tjänstgöringen vid de större lotsplatserna, där kryssande lotskuttrar äro stationerade, till sjöss är av mera ansträngande och uppsplitande natur. Fordran på dessa lotsar är större än på andra, som hafva sin tjänstgöring vid platser, där ej någon båtmateriel förekommer. Dessa borde säkerligen vara berättigade till lika stor om ej större ersättning för sitt arbete i sjöfartens tjänst. Bland andra utgifter, som medfölja tjänsten, kunna nämnas kostnader för uppvärmning, belysning och städning av vaktrum, inventariemagasin för lotskuttrarna, samt de merkostnader för prickar utöver den av staten utbetalade ersättningen, som icke till hälften täcker de utgifter vi nödgas vidkännas.

Hade båtfrågan tillfredsställande lösts i samband med 1914 års lönereglering, och andelen i lotspengarna satts i enlighet med riksdagsman Martins reservation,

hade övergång till ny stat säkerligen blivit allmän och intet tvång därtill erfordrats.

Som en egendomlighet kan nämnas att härvarande lotsar, som kvarstå å gammal stat, nödgats förbinda sig att mot erhållande av endast 40 % av lotspengarna betjäna sjöfarten på andra platser. När nu förliedet är till följd av minfaran sjöfarten härstädes upphörde, voro dessa för sitt uppehälle nödsakade att ingå på nämnda villkor. Således har statsverket tillgodogjort sig största delen av dessas arbetsförtjänst, vilket är högst oförklarligt, då man betänker att den betjäning av sjöfarten, som av dessa utrördes, icke medhunnits av den å ny stat varande personalen, enär lotsantalet ändock var otillräckligt, vilket även framgår av de många klagomålen med anledning av lotsbrist.

För den händelse att sjöfarten under de närmaste åren totalt upphör, borde billigheten kunna fordra, att statsverket beredde även dessa livsuppehälle.

Med avseende på hemväggersättningen, så är ju denna avsedd att täcka utgifter för lotsens inställelse och hemresa. Den hemväggersättning, som för platsen är fastställd, exempel 3 kronor sjön Sandhamn—Stockholm, har ej varit tillfyllest att täcka nödiga utgifter för kost och hemresa, utan har även detta förorsakat oss en betydande utgift. Efter detta blir sannolikt denna utgift större, emedan vi mången gång kunna bli nödsakade att själva bekosta oss nattlogi i Stockholm, då det förr centralt belägna lotsuppassningsrummet vid Kornhamnstorg flyttats ut till Rosenvik å Djurgårdslandet. Om vi efter en ansträngande lotsning anlända exempelvis till Stadsgården, nattetid, efter det trafiken upphört och i stället för att få någon vila måste taga hela timmar att gå den långa vägen ut runt Strandvägen. Hemväggersättningen kan sålunda ej tagas i anspråk för någon som helst inställelse, det vill säga bestridandet av utgifter för båtmaterial.

Att båtfrågan tillfredsställande löses inverkar även fördelaktigt på annat sätt, då man betänker, att lotsen, som går ut till havs för att möta ett fartyg, inför främmande nationer är landets första representant, det intrycket som denne och sättet för utfärden inger inverkar givetvis vid omdömet om landet i sin helhet. Sker uttransporten med föräldrade och efterblivna fortskaffningsmedel måste detta första intryck bli för landet ofördelaktigt.

Vi anhålla därför att som våra önskemål få uttala, att statsverket inlöser och framdeles underhåller platsens lotskuttrar och lämnar skälig ersättning till de mindre tjänstebåtarna, att lotspenningprocenten höjes så, att inkomsten bringas någorlunda i nivå med inkomsten före 1915 och i proportion med penningvärdets sänkning, att hemväggersättningen avväges så, att den täcker nödiga utgifter för uppehåll och hemresa, och att då båtfrågan blivit löst, samt lotspenningprocenten höjd i antydd riktning, tillfälle beredes de å gammal stat varande lotsarna att få övergå på ny stat.

Slutligen få vi vördsamt hemställa, att dessa för oss och sjöfarten så vitala spörsmål måtte beaktas och att Ni, herr ordförande, måtte vara oss och våra intressen bevågen.

Sandhamn den 5 mars 1917.

Å Sandhamns lotsars vägnar:

Alfred Skog.

John Thörner.

Till riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3, Stockholm.

Kanalflottans ångfartygs befälhafvare-sällskap har på sin tid emottagit tillfälliga utskottets nr 3 skrivelse av den 9 febr. med anmodan att yttra sig öfver den av herr Thore i riksdagens andra kammare väckta motion, nr 49, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsen m. m. och får sällskapet, sedan denna fråga blivit av sällskapet på senaste ordinarie sammanträde diskuterad, härmed anföra följande.

För att handelssjöfarten i lotshänseende tillfredsställande skall bliva tillgodosedd fordras, dels att först och främst tillräckligt och väl kvalificerat antal lotsar finnas tillgängliga och dels att dessa lotsar för lotsuppassningen äro försedda med för ändamålet fullt tidsenliga och lämpliga farkoster.

Beträffande den första förutsättningen uttalar sällskapet den förvisningen att hittills, om man undantager de säregna förhållanden som skapats av pågående krig speciellt i Stockholms skärgård, där vid vissa tillfällen personalen visat sig otillräcklig, har lotspersonalen med nuvarande numerär visat sig vara tillräcklig. Huruvida man i framtiden kan säga det samma är svårt att bedöma, men torde man med fog kunna uttala den förmodan, att svårigheter komma att bliva stora nog åtminstone vid kommande rekrytering av lotspersonal. Den egentliga orsaken härtill kan man nog söka i de genom den senast genomförda löneregleringen uppkomna löneminskningarna men även i den nu rådande knappheten i underbefäl för handelsflottan. Skall man räkna på att få dugande folk till lotsar, så måste avlöningsförhållandena även ställas därefter och i varje fall sättas med så stor andel som möjligt i de till lotsverket inlevererade lotspengarna. Man får ej förtänka de unga sjömännen att de söka sig till den gren av sjömansyrket där dels de bästa förtjänsterna kunna uppnås och dels de bästa framtidsutsikterna finnas. Då den unge sjömannen fullgjort den praktiska delen af sin utbildning och avlagt sina examina, gäller det för honom att välja sin framtidsbana. Visserligen kan han i lotsverket inom kort komma till större inkomster än vad han som underbefäl kan erhålla, men så har han med lotsbefattningen med några få undantagsfall uppnått vad han på denna bana kan bliva. Utsikterna inom handelsflottan äro däremot större och har varje styrman ju alltid tillfälle att avancera till befälhavare.

Sällskapet tror att lotsverket kommer att få erfordra mycket stora svårigheter vid rekryteringen av kvalificerad lotspersonal och tror att den första och viktigaste åtgärden för att råda bot häremot skulle vara att lotspersonalens ekonomi blir bättre tillgodosedd än vad senaste lönereglering innebar genom att lotsarne i större utsträckning bliva delaktiga i intjänta lotspengar.

Beträffande de för uppassningen erforderliga farkosterna är detta även en fråga som ingående bör utredas för att den tillfredsställande skall kunna lösas.

I lotsarnes och särskilt i sjöfartens intresse ligger givetvis att fullt ändamålsenliga båtar finnas till lotsuppassningen samt att även reservbåtar finnas. Då hela inkomsten av lotsningen tillföll lotsarne var det naturligtvis ej mer än billigt, att lotsarne själva försågo sig med lotsbåtar, och tillämpas även detta snart sagt överallt. Genom att båtarne, åt vilka lotsarne skulle anförtro sig själva, var deras egendom sökte de givetvis att ordna för sig på säkraste, bästa och mest ekonomiska sätt. Sällskapet har sig för övrigt icke bekant, att de lotsbåtar som hittills använts varit otillfredsställande. Frågan kommer dock i ett helt annat läge sedan den senaste lönereg-

leringen. Där har staten ingripit och resultatet har blivit, att lotsarne fått det sämre än vad de hade förut. Med det uppsving som sjöfarten glädjande nog tagit under den sista tiden, vilket, det får man väl hoppas, kommer att framdeles fortsätta, kan nog ej lotsarne hålla jämna steg ifråga om lotsbåtar med utvecklingen, om ej staten på ett eller annat sätt träder emellan. Det är ju för mycket begärt att lotsarne på minskade inkomster skola hålla sig med bättre och dyrare lotsbåtar, för hvilkas underhåll och nyanskaffning allt högre kostnader erfordras.

Att lotsarne böra deltaga i såväl underhåll som nyanskaffning av lotsbåtarna bjuder en klok hushållning av materialet, ty det kan ej ifrånkommast, att om någon direkt är ekonomiskt intresserad av att något aktas och underhålles, så är intresset här för större än om kostnaderna betalas av annan, i detta fall staten. Man har svårt att förstå, varför staten ej, då den fick andel i lotsarnes intjänta lotspengar, ej även skulle hafva deltagit i kostnaderna för lotsbåtarna. Det vore kanske en lösning av frågan att lotsarnes andel i kostnaderna för lotsbåtarna bestämdes till ungefär samma andel som lotsen får av lotspengarne, dock sedan staten inköpt de nuvarande lotsarnes egna lotsuppassningsfartyg.

Sällskapet får på det livligaste instämma med motionären om nödvändigheten av att lotsstadgan blir omarbetad, så att man kan få fullt tydliga och klara bestämmelser i allt vad som inbegripes i denna stadga. Flera av sällskapets medlemmar hava vid skilda tillfällen på grund av lotsstadgans och speciellt dess första paragrafs otydliga bestämmelser fått röna olägenheter och kostnader som varit alldeles obehöfliga, om man kunnat tolka innebörden av lotsstadgan.

För den mindre sjöfarten är det av synnerligt stort intresse att den av motionären omnämnda lotsfriheten beviljas större fartyg än vad nu är fallet. Den mindre sjöfarten, vartill givetvis får räknas de fartyg som trafikerade kanalen innan utvidgningen blev utförd, är mycket mera beroende av väder och vind än den större sjöfarten. För den mindre är det av vikt att kunna använda sig av inomskärsfarleden så mycket som möjligt, men med nuvarande bestämmelser angående lotstvånget kunna dessa mindre fartyg ej ekonomiskt utnyttja de möjligheter som lotstvånget nu hindrar. Sällskapet vill dock i detta fall föreslå att man ginge något längre än vad motionären tänkt sig och vill därför föreslå, att lotsfriheten sättes till 175 brutto registerton, vilket skulle medföra att alla de gamla kanalbåtarna bleve befriade från skyldigheten att anlita lots. Detta vore så mycket mera behöfligt som dessa fartyg under senaste tid i allt större utsträckning använts i fart på Östersjön och Kattegatt, där de så väl behöva använda sig av allt det skydd som svenska skärgården skänker.

Lotsarne skulle givetvis ej bliva lidande på en dylik utökning av lotsfriheten utan skulle, som motionären föreslår, kompenseras genom högre % av den minsta lotspliktiga sjöfarten, säg mellan 175 och 500 bruttotons samt å alla segelfartyg.

Sällskapet uttalar den förhoppningen att utskottet vid behandling av denna kapten Thores motion vill taga hänsyn till vad sällskapet ovan anför.

Gotheborg den 14 mars 1917.

För Kanalflottans Ångfartygs Befälhafvaresällskap.

e. u. Malkolm Öller.

## Bilaga 7.

## Till andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Sveriges segelfartygsförening (f. d. svensk skeppsrederiförening för segelfartyg), som av utskottet satts i tillfälle att inkomma med yttrande över den av herr Thore väckta motionen nr 49 om skrivelse till Kungl. Maj:t ifråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m., anhåller, med anslutning till den sakrika motivering, motionären förebragt, på det livligaste få tillstyrka den utredning, som i motionen avses.

Föreningen hoppas få närmare yttra sig över det förslag, som torde komma att framgå av nämnda utredning, men anser sig redan nu böra framhålla, att de i motionen antydda förändringarna äro av synnerligt intresse för segelfarten, särskilt den mindre, av kustbefolkningen bedrivna. För denna gren av sjöfarten, som för sin existens under vanliga förhållanden har stora svårigheter att bekämpa, är det av mycket stor vikt att gränsen i tental för lotsfrihet uppflyttas till den av motionären nämnda. Det har alltid betraktats som en orättvisa, att småseglare, som i sjösäkerhetens intresse borde så mycket som möjligt färdas inomskärs, förligen tvingas att gå utomskärs, enär de dryga lotsavgifterna i annat fall skulle sluka en orimligt stor del av den för dessa fartyg snävt tillmätta förtjänsten.

De exempel på segelfartygens svårigheter att över huvud taget erhålla lots i starkt trafikerade farleder, som motionären framdragit, skulle kunna kompletteras med en mängd andra fall, som inrapporterats till föreningen, och vilka givit föreningen anledning att under nu rådande förhållanden vända sig till statsmakterna med anhållan om åtgärder för de värsta olägenheternas avhjälpan.

Utom de förutsatta omändringarna av lotsväsendets förhållanden i sin helhet, har den antydda önskvärheten av bättre säkerhetsanordningar för sjöfarten största betydelse för segelfartygen, vilka mer än andra äro beroende av väder och vind.

Det intresse, en mera tillfredsställande organisation av lots- och fyrväsendet har speciellt för segelfarten, synes också tala för, att denna gren av sjöfarten får inflytande på den av motionären tilltänkta sammansättningen av lotsstyrelsen. Föreningen anhåller därför, att utskottet ville beakta, att personer lämpliga för uppgiften att såsom fullmäktige taga befattning med vissa inom lotsstyrelsen förekommande ärenden böra kunna föreslås, icke blott av Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening (vilka två korporationer uteslutande representera ångbåtsfarten) och Sveriges allmänna sjöfartsförening, utan även Sveriges segelfartygsförening, vilken omfattar såväl segelfartygsrederierna som segelfartygsbefälet. Om segelfartygen också icke i tontalets storlek kunna tävla med ångfartygen, äro de dock flera i fråga om antalet fartyg. Enligt Sveriges skeppslista räknade svenska handelsflottan den 1 juli 1915 1,355 ångfartyg och 1,416 segelfartyg. I fråga om en sådan institution som lotsverket och dess förhållanden till sjöfarten spelar antalet enheter i handelsflottan större roll än tontalet, och det är då icke mera än en billig begäran, att segelfarten

även får inflytande inom lotsstyrelsen på de ärenden, som kräva sjöfartsintressenternas medverkan.

Göteborg den 15 mars 1917.

För Sveriges segelfartygsförening

Carl Rudberg.

Fritz Schéel.

---

*Bilaga 8.*

Till Konungen.

Sedan riksdagens andra kammarens tillfälliga utskott nr 3 begärt Sveriges allmänna sjöfartsförenings yttrande i anledning av en av herr Thore väckt motion nr 49 rörande skrivelse till Eders Kungl. Maj:t om utredning angående rikets lots- och fyrväsende m. m., får föreningens styrelse, efter att hava förehäft detta ärende till behandling å styrelsesammanträde denna dag, i underdånighet däröver avgiva följande yttrande.

I motionen har hemställts, att riksdagen i skrivelse till Eders Kungl. Maj:t måtte anhålla, att Eders Kungl. Maj:t ville låta verkställa en utredning angående rikets lots- och fyrväsende, omfattande huvudsakligen följande punkter:

lotsplikten, och i samband härmed storleken av lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen,

kostnaderna för lotspersonalens tjänstebåtar,

anslaget till säkerhetsanstalter för sjöfarten,

lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelssjöfartens intressen bättre tillgodosedda; samt

för riksdagen framlägga de förslag, vartill denna utredning kunde föranleda.

Enligt vad styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening under hand av kungl. lotsstyrelsen inhämtat, och enligt vad framgår av lotsstyrelsens till Eders Kungl. Maj:t avgivna utlåtande över ifrågakvarande motion av den 2 innevarande mars, är denna fråga redan föremål för utredning av styrelsen. Enligt upplysningar, som vidare under hand inhämtats beträffande lotsningsprovisionen och hemvägsersättningen, hava nu gällande bestämmelser, vilka datera sig från åren 1915—16, varit så kort tid i kraft, att det synes sjöfartsföreningens styrelse mest önskvärt om man, innan förslag till ändringar framkommer, vunnit någon erfarenhet till grund för ett bedömande av sagda bestämmelser verkningar.

Den i motionen avsedda kostnadsrevideringen av nyanskaffningsprogrammet med hänsyn huvudsakligen till prisstegringen genom kriget och därjämte med hänsyn till behovet av förbättrade säkerhetsanstalter för vintertrafiken å de norrländska hamnarna, synes vad den första delen beträffar lämpligast ske i den mån det kan vid framläggande av begäran om det årliga anslaget och i enlighet med vad som då kan vara känt angående inträffade prisstegringar, och vad den andra delen beträffar rö-

rande vintertrafik å norrländska hamnar, torde lämpligast vara att avvakta den utredning, som är lämnad åt en särskild kommitté.

Ehuru sålunda de ovanberörda punkterna i motionen äro av synnerligen stor betydelse, anser dock icke styrelsen skäl att på grund av de påpekade förhållandena för närvarande påyrka den i motionen föreslagna utredningen.

Med hänsyn till den sista viktiga delen av motionen, nämligen frågan om lotsstyrelsens organisation i syfte att få handelssjöfartens intressen bättre tillgodosedda, har en utredning i dylik riktning visserligen sedan lång tid utgjort ett önskemål från sjöfartsnäringens målsmän, och har denna fråga vid flerfaldiga tillfällen under de gångna åren varit föremål för behandling inom Sveriges allmänna sjöfartsförening, men även om ett sådant önskemål alltjämt gör sig gällande, kan det ifrågasättas, huruvida, särskilt med hänsyn till de av nu pågående världskrig skapade onormala förhållanden, den nuvarande tidpunkten är lämplig för åstadkommande av en dylik utredning.

Styrelsen för Sveriges allmänna sjöfartsförening är på grund av vad ovan anförts mest böjd för att frågan om den i motionen föreslagna utredningen må i sin helhet uppskjutas till mera lämplig tidpunkt.

Stockholm den 16 mars 1917.

Underdånigst  
För Sveriges allmänna sjöfartsförening  
Arvid Lindman.  
Ordförande.

Carl Hultgren.

### *Bilaga 9.*

På ett möte i Hamburgsunds skolhus den 20 januari 1917 besökt av ett 50-tal personer, dels skeppare och dels andra för sjöfarten intresserade personer, beslutades till vederbörande framföra klagomål över vissa punkter i nu gällande lotsstadga.

Mot § 1 i nu gällande lotsstadga vilja vi anföra det orätta att fartyg sedan de fått inquisition och blivit inklarade ändock få betala lotspengar och nu gällande stora hemvägsersättning, oaktat de flera gånger segla på årspass.

Vi skulle vilja hava förändrat eller förtydligt lotsstadgan § 1 så, att när fartyg kommer från utrikes ort till svensk tullstation och fått inquisition, de därefter äro befriade från lotstväng och lotsavgifter.

Även vilja vi framhålla att de fartyg, som icke använda lots vid ingåendet till visitationsplatsen, endast skola betala lotspengar och varda befriade från den dryga hemvägsersättningen.

Vidare få vi framhålla att samma betungande utgifter föreligga vid fartygens utgående från svenska hamnar till utrikes orter.

Vi önska att lotsstadgan § 1 ändras därhän, att när ett fartyg betalt sina lotspengar från sista avgångsorten till öppen sjö, därefter är befriat från lotstväng och



får fortsätta genom de farleder det för gott finner, utan vara tvunget använda lots eller att betala någon som helst lotsavgift eller hemvägsersättning.

Några exempel på, hur orättvist nuvarande lotsstadga kan verka på småfartyg, som det ju här är talan om (större fartyg riskera ju icke att gå utan lots) vilja vi anföra att tvenne fartyg, det ena lastande i Höganäs och det andra i Halmstad till Ost-Norge, båda betala sina lotsavgifter från avgångsorten till öppen sjö, komma till Nidingarne, har den som kommer från Höganäs, vid ogynnsamma väderleksförhållanden, rättighet utan lotsavgift betjäna sig av skyddande farleder till norska gränsen, då däremot den, som kommer från Halmstad och har mindre frakt, för lotspenningarnes skull antingen måste ingå i hamn vid Nidingen och ligga där en längre tid, tills väderleken tillåter honom att taga öppen sjö, eller betala lotspenningar från sistnämnda plats till Norska gränsen.

Ett annat exempel: Tvenne fartyg lasta i Idefjorden, det ena på svenska sidan och det andra på norska, låt oss säga till Köpenhamn. Den som lastar på svenska sidan får betala sina stora utgifter till Sverige, såsom fyr- och båkavgift, lastpengar, tonavgift samt lotspengar från avgångsorten till öppen sjö, då däremot den som lastar på norska sidan icke betalar det minsta till Sverige.

I anledning av ogynsam väderlek får den, som lastar på norska sidan, fortsätta inom skyddande leder på Sverige, från norska gränsen till Nidingen, då däremot den som lastade på svenska sidan och betalt sina förut nämnda stora utgifter vidare får betala lotspengar från norska gränsen till Nidingen.

I våra grannland Norge och Danmark äro förhållandena annorlunda. I Danmark finnes intet lotstväng och i Norge får man betala lotsavgift från öppen sjö till första tullstation och får sedan fortsätta, vilken väg som helst utan någon som helst lotsavgift, och vid avgående till utrikes ort betalas endast en mindre avgift, så kallade utseglingspenningar, och är sedan fri från vidare lotsutgifter längs hela norska kusten.

Vi undertecknade å mötet utsedda kommitterade anhålla härmed vördsamt om rättelse av de här påpekade förhållandena.

Hamburgsund den 27 januari 1917.

Av mötet utsedda kommitterade:

Ö. L. Nordblom.

Carl Johansson.

A. Berglund.

O. B. Olsson.

C. O. Olsson.

## Bilaga 10.

På ett möte i Resö skolhus den 10 februari 1917, besökt av ett 25-tal personer, dels skeppare och dels andra för sjöfarten intresserade, beslutades till vederbörande frambära klagomål över vissa punkter i nu gällande lotsstadga.

Mot § 1 i nu gällande lotsstadga vilja vi anföra det orättvisa uti att fartyg, sedan de fått inquisition och blivit inklarerade, ändock få betala lotspengar och nu gällande stora hemvägsersättning, oaktat de flera gånger seglat på årspass.

Vi skulle vilja hava förändrad eller förtydligad lotsstadgans § 1 så, att när fartyg komma från utrikes ort till svensk tullstation och fått inquisition, de därefter äro befriade från lotstvang och lotsavgifter.

Även vilja vi framhålla att de fartyg som icke använda lots utan ingå till inklarationsplatsen utan lots endast skola betala lotspengar och vara befriade från den dryga hemvägsersättningen.

Vidare få vi framhålla att samma betungande utgifter föreligga vid fartygens utgående från svenska hamnar till utrikes orter.

Vi önska att lotsförordningens § 1 ändras därhän att när ett fartyg betalt sina lotspengar från sista avgångsorten till öppen sjö det sedan får fortsätta de farleder som genom väderleksförhållanden gestalta sig bäst utan att vara skyldigt att använda lots eller betala någon som helst lotsavgift, i detta fall även att endast lotspengar betalas då icke lots användes, och således vara fritt från hemvägsavgift.

Några exempel på hur orättvist nuvarande lotsstadga kan verka på småfartyg som det ju här är talan om (stora fartyg segla ju sällan utan lots) vilja vi anföra tvenne fartyg, det ena lastande i Höganäs och det andra i Halmstad till Ost-Norge, båda betala sina lotspengar från avgångsorten till öppen sjö. Komna till Nidingarna uppstår västlig vind och storm. Den som kommer från Höganäs (och har högsta frakten) har rättighet utan lotsavgift betjäna sig av skyddade farleder helt till norska gränsen, då däremot den som kommer från Halmstad för lotspengarnas skull antingen måste ingå i hamn vid Nidingen och ligga där en längre tid till gynnsam väderlek inträffar, eller betala lotspengar från Nidingen till norska gränsen.

Ett annat exempel om tvenne fartyg lastande i Idefjorden, låt oss säga till Köpenhamn, det ena på svenska sidan och det andra på norska, den som lastar på den svenska sidan betalar sina stora utgifter till Sverige, såsom fyr- och båkavgift, lastpengar, tonvgift och sist men icke minst lotspengar från avgångsplatsen till öppen sjö, då den som lastar på norska sidan icke betalar ett öre till Sverige.

I anledning av ogynsam väderlek har den som lastar på norska sidan rättighet att gå genom skyddade leder hela vägen från norska gränsen till Nidingen utan att betala ett öre i lotspengar, då däremot den som lastat på svenska sidan och betalt förutnämnda stora utgifter, åter får betala lotspengar och hemvägsersättning från norska gränsen till Nidingen.

I våra grannland Danmark och Norge äro förhållandena annorlunda.

I Danmark finnes intet lotstvang och i Norge får man betala lotspengar från öppen sjö till första tullstation och får sedan fortsätta huru långt som helst inomskärsfarleder utan lotsavgift, och vid utgåendet betalas endast en mindre avgift så kallade utseglingspengar och är sedan fri från vidare lotsutgifter längs hela norska kusten.

Vi undertecknade å mötet utsedda kommitterade på Resö anhålla härmed vördsam om rättelse av de här påpekade förhållanden.

Resö den 10 februari 1917.

Hans H. Spindel. J. Spindel. Anders Billing  
Skeppare på skonerten »Sven». Skeppare på motorjakten »City». Skeppare på sk. »Helga».

Ivar Isaksson. Wiktor Isaksson  
Skeppare på »Competitor». Skeppare på galeasen »Thor».

---

### Till andra kammarens tillfälliga utskott nr 3.

Genom remiss den 8 sistlidne februari har utskottet satt Sveriges Fartygsbefälsförening i tillfälle att yttra sig över herr A. Thores vid innevarande riksdag väckta till utskottet remitterade motion, nr 49, om skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om utredning angående rikets lots- och fyrväsen m. m. Den för föreningen gällande arbetsordningen, som föreskriver att i ärenden av sådant slag, som det här föreliggande, de särskilda kretsarnes uttalande skola inhämtas och av centralstyrelsen sammanfattas, jämte svårigheten att under nu rådande oroliga sjöfartstider få tillsammans beslutgilla möten hava tyvärr orsakat att den i remissen för yttrandes avgivande medgivna fristen måste överskridas; men då centralstyrelsen inhämtat, att motionen ännu icke blivit av utskottet slutbehandlad, torde dess uttalande likväl komma i tid för att vinna det avseende varav det kan anses vara förtjänt.

Föreningen begagnar det tillfälle, som nu erbjuder sig, att uttala ett tacksamt erkännande för det tillmötesgående från lotsstyrelsens sida, som framställningar från sjöfartens målsmän i fråga om anordningar för sjöfartssäkerheten städe fått röna. Förståelse och villighet hava icke saknats, men blott allt för ofta har tillmötesgåendet måst stanna vid ett erkännande av de framställda önskemålens berättigande, då medel saknats för deras förverkligande. Varje åtgärd, som innefattar ett erkännande av att sjöfartssäkerhetens tryggande är en statens uppgift, för vilken kostnaden ej billigtvis får läggas endast på näringen, och som avser att sätta den myndighet, som i första rummet har denna uppgift sig ålagd, i stånd att på ett fullt tillfredsställande sätt fylla densamma, måste givetvis av sjöfartens utövare hälsas med odelad tillfredsställelse. Ur denna synpunkt finner sig befälsföreningen kunna till alla delar instämma i motionens syfte. Vid sådant förhållande saknar föreningen anledning att närmare ingå i detaljerna av den omfattande utredning, som av motionären föreslagits, men vill dock understryka ett par av dem såsom ur fartygsbefälets synpunkt särskilt maktpåliggande. Dessa äro i första rummet en revision och omarbetning av lotsstadgan, som på ett ställe och i en omfattning som icke lämnar rum för olika tolkningar sammanför de många tillägg till och förklaringar av bestämmelserna i den ursprungliga förordningen, vilka under

årens lopp tillkommit. Att missnöje råder bland lotspersonalen med den senast föreslagna löneregleringen, därom har fartygsbefälet en daglig erfarenhet; och utan att inlåta sig på frågan huru saken slutligen bör ordnas, vill föreningen endast framhålla den stora vikten av att rekryteringen av lotsverkets personal med pålitligt och kunnigt folk fullt säkerställas. I detta sammanhang torde även uppmärksamhet böra ägnas åt frågan om anskaffning och underhåll av lotsarnes tjänstebåtar. Att denna skyldighet övertages av lotsverket synes vara den enda möjligheten att under alla förhållanden tillförsäkra sjöfarten snabb och säker lotsuppassning. Förhållandet inom tullverket utgör ju i detta fall ett talande prejudikat. Höjningen av hemvägsersättningen är ett ringa palliativ, vars otillräcklighet endast bidragit att bland lotspersonalen stegra missbelåtenheten med nu rådande förhållanden.

Att inom lotsstyrelsen en utredning pågår för eventuell omläggning av lotsplikten, torde knappast kunna anföras som ett skäl emot den av motionären föreslagna allmänna utredningen; det utgör ju endast ett led i densamma.

Med stöd av vad ovan anförts, vill Sveriges Fartygsbefälsförening uttala sin förhoppning att utskottet måtte finna anledning förorda bifall till herr Thores motion.

Stockholm den 10 april 1917.

För Sveriges Fartygsbefälsförening

G. H. Holmström.

---